

Saab 9-5 Aero Sedan UK-spec 2010–11

NEVS-brevet tisdag 5 mars

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

1. Provkörning av Volvo V60 T5 AWD Cross Country

Hans Hedberg 2 mars 2019

Högre. Högre markfrigång, högre komfort – och högre pris. Nykomlingen Volvo V60 Cross Country kompletterar nya 60-serien på ett förutsägbart vis. Vi tar tempen på nya "vildmarks-kombin" i dess rätta element, bland annat ända ute på Bottniska vikens havsisar i ett kylslaget och bistert Norrbotten.



FILM: ***https://delivery.youplay.se/r/EDBB8***

Volvo Personvagnar uppfann i princip kvasiterrängskonceptet "XC/Cross Country" med sin V70 XC hösten 1997. Tidigare hade amerikanska AMC och fyrhjulsdriftspecialisten Subaru lekt med tanken att hissa upp chassit på en vanlig kombi för att uppnå bättre framkomlighet men kanske ännu hellre få betydligt ballare look. Snart kom Audi Allroad, senare Saab 9-3X, Skoda Scout, Volkswagen Alltrack och Mercedes All-Terrain. Med flera. Nu är segmentet en viktig pelare för ökad kombibilsförsäljning i hela världen.

Att nya Volvo V60 skulle trä på sig galonbyxor var därför ingen raketforskningsidé direkt. Volvo Sverige tror att den nya livsstilskombin kommer att stå för 30 procent av V60-försäljningen i landet. Nu är produktportföljen i stort sett komplett, sedan andra generationens XC90 debuterade 2014 har modellbytena gått i ett. Det enda som återstår av det "gamla" Volvo – före kinesiska Geely Groups uppköp för snart exakt nio år sedan – är golfklassaren V40. Som även den står på randens kant.



Signalementen för skogshuggarversionen märks mindre interiört jämfört med den tuffa exteriören, men sätesklädselns kraftigare sömmar avslöjar Graninge-känslan.

V60 Cross Country är enligt Volvo Cars enbart ett utrustningsalternativ hos 60-serien jämte de mer vardagliga Momentum, Inscription och R-Design men i själva verket borde versionen ses som en egen modell. Så pass mycket skiljer nämligen Cross Country från den vanliga familje-kombin. 65 millimeter högre än ordinarie V60, markfrigången är generösa 206 millimeter, nog så viktigt för att korsa stock och sten samt för ett busigare/bruksigare utseende.

Hjulhusen har traditionsenlig kantning i kraftig plast, fronten har förstärkt uttryck och samtliga rutramar är i sotsvart i stället för i krom. Allt som allt ter sig V60 Cross Country modern och tuff. Den branta lutningen av bakluckan gör helhetsformen uppkäftig och tydligt ”på”. Spårvidden har tänjts ut till det yttersta, som maximalt fem centimeter – ur vissa vinklar ser bilen nästan onaturligt bredaxlad ut. Givetvis har det tillkommit ett nytt hjuldesignprogram, i storlekar 18-20 tum. Provbilen är skodd med ordentliga vintersulor, dubbdäck av fabrikatet Michelin X-Ice North i dimension 245/45 R19.

Premiären hos Volvosäljarna var helgen 2-3 februari, kanske har du som extra nyfiken och påläst Teknikens Världs-läsare därför redan provkört Volvos nya sportlovskombi. Då har du fått erfara att bilen rullar lika tryggt som vanliga V60 men att den förhöjda fjädringen ger extra pluspoäng komfortmässigt. Det första som märks är att man slipper ramla ner i bilen, Cross Country-fieringen gör att insteget både fram och bak förenklats. Viktigt när småbarn behöver hjälp att bältas på plats eller du själv ska vika in dig.

Bakom ratten märks också den högre sittpositionen med bra visuell överblick men rakt bakåt behövs parkeringskamera, bakrutan är löjligt låg att se ut genom. Det går fortsatt att få till en passande körställning för de allra flesta förarkroppstyper, vilket är bra. Signalementen för skogshuggarversionen märks mindre interiört jämfört med den tuffa exteriören, men sätesklädselns kraftigare sömmar avslöjar Graninge-känslan. Volvos designgäng skämmer inte direkt bort oss med Cross Country-attributen. Eller så är det ekonomidirektörer som säger stopp och belägg.



Avspänd och trygg,
med finkalibrerad styrkänsla och åtta procent mjukare chassisättning.

Internkonkurrensen – kannibalismen – med storebror V90 Cross Country är givetvis påtaglig men den som provkört och särskilt provat att parkera den kombibjässen i en svensk ordinär parkeringsruta vet att det kan bli svårt att över huvud taget komma ut ur bilen! Då är 60-seriens nättare format att föredra, även om baksätet – särskilt insteget till detsamma – är lite krångligare att äntra.

Jas-stridsplanen hemmahörandes på F21 har sin officiella övningsdag på tisdagar och lågflygningar ut över Kallax flygfält hör vi bara dånet av, den lätta kalla snön yr och tar effektivt bort möjligheterna för fotograf-Glenn att använda sig av extralånga kameralinser. Han uppskattar att då och då få komma in i kupévärmen efter sina arbetspass ute i det frostbitna landskapet.

Vi kör bort från Luleå centrum och tar sikte norrut. Underlaget är hårdpackad snö och greppet är så bra det kan bli. Fyrhjulsdrift AWD av Borg Warner Haldex-typ är standard men räkna med att en framhjulsdriven version kommer under modellår 2020. D4 AWD med 190 hästkrafter har varit enda alternativet att beställa hittills, den nya T5 AWD-drivlinan med 250 hästkrafter ger bra skjuts och tempo till V60 Cross Country.

I samband med att modellår 2020 börjar produceras med start vecka 17 i vår kommer även D3 AWD med 150 hk att erbjudas, åttastegad automat Geartronic är enda växellådsalternativet som erbjuds i nuläget. Med Drive Mode-rullen går det att justera effektutsöndring, bromskraft och rattmotstånd, i det individuella läget går det att personifiera ytterligare.

Mörkret lägger sig tidigt i norr i slutet av januari, men detta bekommer inte V60 Cross Country. Det vandrande intelligenta ljuset gör sitt bästa för att lysa upp skuggade partier och bländar av raskt nog för att inte störa mötande trafik. Men den lätta flygsnön ställer till det ibland. Reflektioner verkar göra att ljusbilden får svårt att bestämma sig, med en viss fladdrighet som följd. När snöröken lägger sig stabiliserar sig problemet.

Andra provkörningsdagen är det säkerhetskörövningar på Gråsjälfjärden på programmet. Havsisen ligger 60-70 cm tjock, minusgraderna gör ytan sträv med acceptabel friktion. Med antisladdsystemet ESC inkopplat gör karossen bara kortare svansviftningar i sidled, totalintrycket ger att det förhöjda Cross Country-chassit rollar lite mer än vanliga V60 men är hela tiden under kontroll. Med ESC i det ”öppnare” sportläget tillåts mer driftvinkel och större gaspådrag men hela tiden är det du som förare som är herre över situationen. Särskilt den lugna ändå kommunikativa styrningen är en stor del av känslan av hanterbarhet.

Den riviga T5-motorn platsar perfekt för havsislekar men personligen hade jag nog önskat mig en mildare T4- alternativt T3-drivlina. Gärna i kombination med bränsleminskande 48-volts-baserad mildhybridlösning. T5 soppar i sig rejäla mängder när det gasas för fulla muggar på de stora isbanorna. Även i torr laboratoriemiljö är Sveriges nya kombi törstig, under nya certifierade WLTP-tester slickar T5:an i sig 0,78-0,87 l/mil beroende på storlek på hjulutrustning.



Lite kraftigare sömmar i klädseln är allt som röjer att detta är en Cross Country.

Eftersom Volvo Cars ännu inte prissatt modellår 2020 så blir kostnadsbilden preliminär men om man räknar med sedvanligt Cross Country-tillägg på 15 000 kronor samt AWD/automat-tillägg på 10 000 kronor skulle prislappen för V60 Cross Country T5 AWD starta på cirka 365 000 kronor! Vilket är mer än konkurrenskraftigt ställt mot de typiska tyska huvudkonkurrenterna.

Men Volvo Cars är inte alltid konsekventa i sin prissättning, differensen mellan D4 AWD och T5 AWD är hos exempelvis syskonlika XC60 24 000 kronor upp medan samma drivlineskifte hos lillebror XC40-serien skiljer hela 30 000 kr. Innevarande modellår 2019 av V60 Cross Country D4 AWD kostar från 369 900 kronor (V90 CC D4 AWD kostar 392 000 kr) förhoppningsvis landar då T5 AWD-priset på rätt sida om, eller strax över, 400 000-kronorsstrecket.

För tjänstebilskunder – juridisk person – och andra erbjuds även förmånliga tillvalspaket (Edition samt Advanced- respektive Pro Edition) för att hålla förmånsvärden i schack, månadskostnaden blir brutto från cirka 4 400 kronor (2 200 kr netto vid 50 procent marginalskatt). Jag lovar, du kommer inte bli ensam med V60 Cross Country på parkeringen vid skidbacken nästa säsongs vintersportlovsvecka i fjällen.

Tre frågor



Agneta Jildén – *projektchef affärsområde Volvo V60.*

Hur ser fördelningen ut försäljningsmässigt för V60 Cross Country?

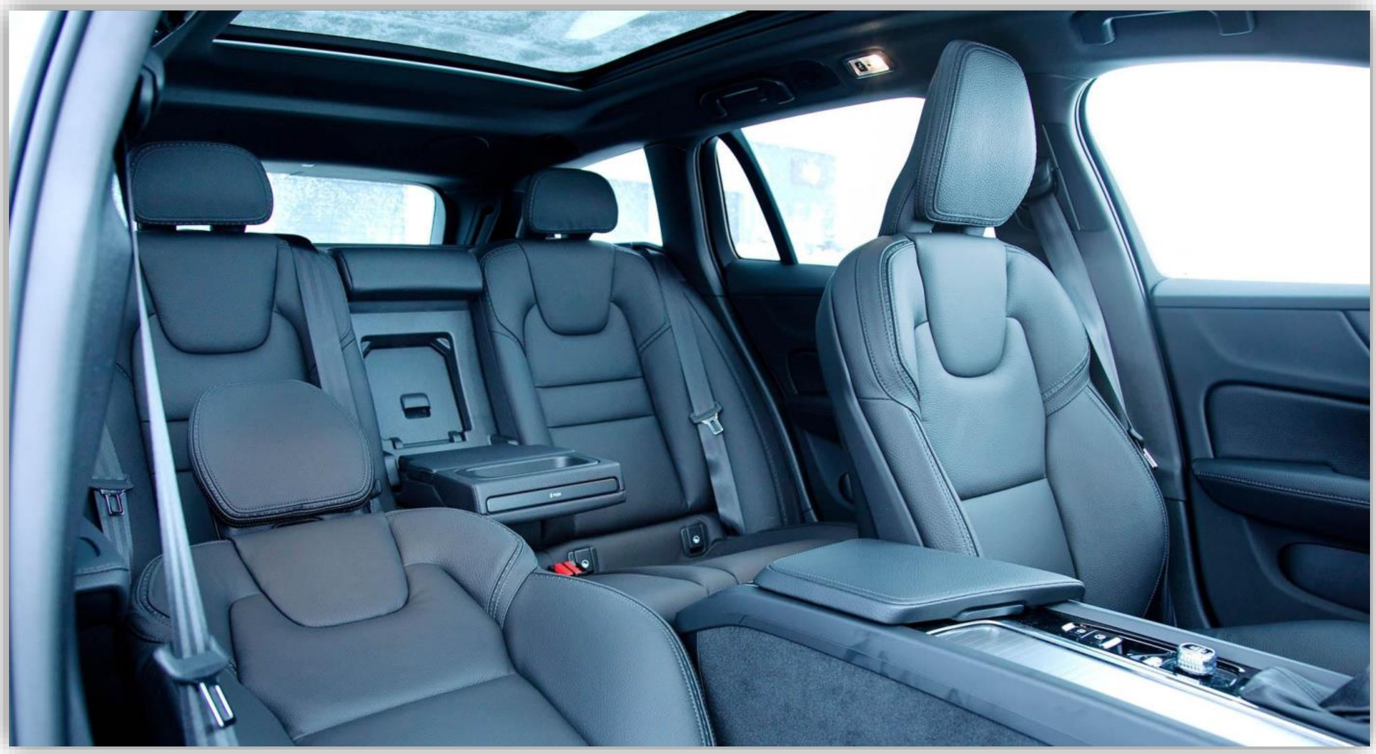
– På den svenska marknaden räknar vi med att nya Cross Country-versionen ska stå för cirka 30 procent av den totala V60-volymen. Modellen är särskilt populär i Nordeuropa och i vissa delar av Nordamerika.

Ni flaggar för en kommande 48-voltsbaserad mildhybrid under året, men ingen V60 Cross Country med laddhybriddrivningen Twin Engine, varför?

– Det handlar egentligen om fördelningen av våra produktionsresurser runt om i världen. I nuläget ser vi inte att V60 Cross Country kommer som laddhybrid, kundintresset globalt är större för laddhybridsteknik i S60 och V60.

Volvo Cars säger att V60 Cross Country är den rättmätiga arvtagaren till gamla XC70. Men har inte V90 Cross Country redan hunnit sno åt sig Cross Country-trogna kunder?

– Det tror vi inte, storleks- och karaktärsskillnaderna skiljer modellerna åt. Det mer kompakta och sportiga formatet tilltalar en annan sorts kunder.



Stolar av världsklass gör V60 Cross Country komfortabel. Notera liten skidlucka.

Det här är nytt!

206 Markfrigången mätt i millimeter, vilket är 65 mm mer än vanliga V60.

8 Fjädringen är åtta procent mjukare än hos vanliga V60 vilket ger bättre åkkomfort.

T5 Fram tills nu har enbart D4 AWD varit möjlig att beställa, nytt är T5-bensinaren plus den svagare (150 hk) D3 AWD.

AWD V60 Cross Country kommer enbart med fyrhjulsdrift men längre fram kommer modellen också med enbart framhjulsdrift.



Baksätet är inte endast ett barnsäte men vi saknar 40/20/40-fällning, särskilt hos en Cross Country.

Volvo V60 T5 AWD Cross Country

Pris

Cirka 400 000 kronor (uppskattat), säljs nu, första kundleverans våren 2019

Motor

Bensin. Tvärställd 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamrem. Turbo. Kompression 10,8:1. Borrning/slag 82,0/93,2 mm, cylindervolym 1 969 cm3. Max effekt 250 hk (184 kW) vid 5 500 r/min, max vridmoment 350 Nm mellan 1 800-4 800 r/-min.

Kraftöverföring

Bensinmotor fram, fyrhjulsdrift. 8-växlad automatlåda.

Fjädring/hjulställ

Skruvfjädring fram, tvärgående bladfjäder bak, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäder-ben med undre triangellänk/dubbla triangellänkar. Bak multilänkaxel med 2 tvärställda länk-armar.

Styrning

Elservo. Vändcirkel 11,3 meter.

Bromsar
Ventilerade skivor fram och bak. Antisladdsystem.

Hjul
Lättmetallfälg. Fälgbredd 8 tum, däck 245/45 R19.

Mått/vikt (cm/kg)
Axelavstånd 287, längd 478, bredd 185, höjd 150, spårvidd f/b 164/162. Markfrigång 21. Tjänstevikt ca 1 862, maxlast 538, max släpvagnsvikt 2 000. Tank 60 liter. Taklast 75. Bagagevolym (VDA-liter) 529-1 441 liter.

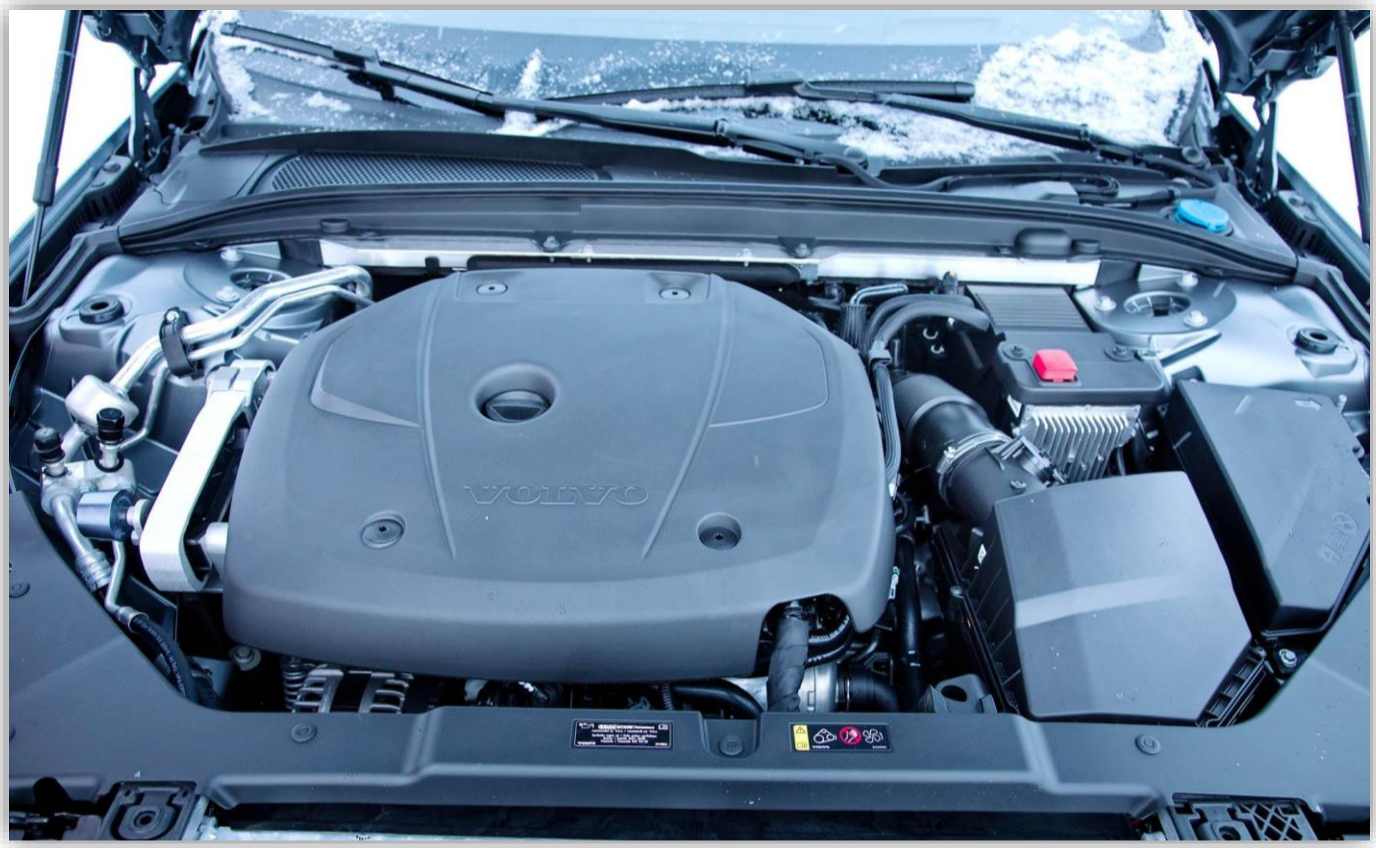
Fartresurser
Acceleration 0-100 km/h 6,8 s, toppfart 230 km/h.

Bränsleförbrukning (NEDC)
Blandad körning 0,73-0,77 l/mil. CO_2 166-175 g/km.

Bränsleförbrukning (WLTP)
Blandad körning 0,78-0,87 l/mil. CO_2 178-198 g/km.

Garantier
Nybil 2 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, assistans 3 år.

Skatt
10 256 kronor per år de första tre åren därefter 2 274 kr/år.



T5 AWD med 250 hästkrafter är kraftfullt,
senare kommer även en 48-voltsbaserad mildhybrid.



Drygt 20 år efter första V70 XC lär V60 Cross Country bli svenskarnas nya snobb-folkbil.

Rivaler



Audi A4 Allroad 2,0 TFSI q S-tronic

I nuläget finns inga nya bränsledeklarationssiffror WLTP klara för Audi. Fin-fin att köra men sämre markfrigång än Volvo.
Pris: 460 500 kronor.



VW Passat Alltrack 2,0 TDI 190 4Motion DSG7

Även VW trilskas med WLTP-deklarationer, i väntan på godkännande av TSI 280-drivlinan får 2,0 TDI stå för VW-färgerna.
Pris: 341 000 kronor.



GALLERI
Volvo V60 Cross Country 2019
33 bilder

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

2. Mercedes GLC facelift officiell

Mattias Rabe 28 februari 2019

Mercedes mellanstora suv GLC har hunnit bli några år gammal och det är nu dags för en uppdatering som ska få den att hänga med i svängarna ett tag till, och inte minst för att anpassa sig till Mercedes senaste designspråk.



Stämningen i bilbranschen är på topp så här dagarna före Genèvesalongen. Antalet nybilspremiärer är fler än någonsin, alla nyheter verkar biltillverkarna vilja ha avklarade redan innan deras montrar i Genève tar emot besökare. Eller så är det så enkelt att de håller på de riktigt stora nyheterna till nästa vecka? Vi får väl se…

En av alla nya bilar som ska ställas ut nere i den schweiziska staden är uppdaterade Mercedes GLC som presenteras i dag. Dagens GLC, som Mercedes beskriver som ”frihet i sin vackraste form”, har hängt med sedan hösten 2015, från modellår 2016, då den ersatte den då sju år gamla GLK.

Uppdaterade GLC har putsats till för att få drag och linjer som mer påminner om de senaste modellerna från Mercedes, framför allt nya A-klass, nya B-klass och inte minst nya GLE, det vill säga GLC:s storebror. Strålkastarna har fått en ny och mer slank utformning. Även dess innanmäte är uppdaterat, och DRL-ljussignaturen har gjorts om och löper numera inte bara ovanför ljusprojektorerna utan även (halvvägs) under dem. Tidigare var det en kromdetalj som löpte halvvägs undertill. Stötfångarpartiet är också det ommöblerat och med nya inslag av krom.

Bakifrån sett är uppdaterade GLC inte lika full av nyheter, men bakljusen har fått nya LED-slingor vars utförande får dem att påminna om hur det skulle kunna se ut på en Audi. Stötfångaren är sig lik bortsett från den svarta plasten och ”hasplåten” har fått en något annorlunda utformning.

Interiört är förändringarna minimala, men rent tekniskt har GLC tagit ett kliv framåt då vi noterar en större infotainmentskärm på 10,25 tum som är tryckkänslig. Skärmen är en del av Mercedes användarupplevelse som de kallar MBUX och som A-klass var först ut med i A-klass i fjol. MBUX innebär också, utöver en smart skärm, AR-navigering, AI-röststyrning, geststyrning, samt fler uppkopplingsmöjligheter och onlinetjänster. En 7-tumsskärm finns också för den som vill hålla i slantarna. En skärm har även tagit plats i förarens instrumentkluster.



Styrdonet på mittkonsolen, där föraren matar in olika kommandon till infotainmentsystemets olika funktioner, har fått helt ny design med en betydligt större ”musplatta”.

Utbudet av motorer till GLC har setts över och uppdaterats. Några motorbeteckningar har samtidigt försvunnit medan andra har tillkommit. Till exempel har 220-motorn ersatts med ett 200-alternativ och 220 d-motorn är ersatt med 200 d medan nya 220 d har ersatt gamla 250 d. 350 d är också väck, den har ersatts med 300 d. 300-maskinen finns däremot kvar, men har fått 13 extra hästkrafter.

Bensinmotorerna, det vill säga GLC 200 4Matic med 197 hästkrafter och GLC 300 4Matic med 258 hästkrafter, har försetts med 48-volts mildhybridteknik där en elmotor på 13,6 hästkrafter assisterar för att kapa förbrukningen med några centiliter per mil.

De två mindre dieselalternativen, GLC 200 d 4Matic med 163 hästkrafter och GLC 220 d 4Matic med 194 hästkrafter, är faktiskt något törstigare än tidigare, medan GLC 300 d 4Matic med 245 hästkrafter är snålare än utgångna GLC 350 d 4Matic som hade 258 hästkrafter.

Det ska dock tilläggas att siffrorna mellan motorgenerationerna inte är fullt jämförbara med varandra eftersom de nya motorerna är testade enligt WLTP-körcykeln och sedan, via en korrelationsformel, översatta till NEDC-siffror.

AMG-modellversionerna lyser med sin frånvaro i dag, men var så säker på att de dyker upp så småningom. Marknadslanseringen planeras till mitten av 2019, därför finns det ännu inte några prisuppgifter att skriva om.



GALLERI

Mercedes GLC facelift 2020

26 bilder

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

3. Ferrari F8 Tributo officiell – 488 GTB:s ersättare

Peter Klemensberger 28 februari 2019

Nu har de första bilderna och informationen om Ferraris arvtagare till 488 GTB släppts. F8 Tributo blickar bakåt och framåt – täcks av i Genéve.



Ferrari 488 GTB må kännas som en ny modell men den kom faktiskt 2015 (läs vår provkörning av bilen här) och nu är det dags för F8 Tributo att ta över. En bil som är 40 kg lättare och 50 hästkrafter starkare än föregångaren men som i ärligheten namn mer känns som en evolution än en revolution.

F8 Tributo är snabbare än 488 GTB. Siffrorna lyder 0-100 km/h på 2,9 sekunder, 0-200 km/h 7,8 sekunder och topphastigheten är 340 km/h. Det är en förbättring med 0,1, och 0,5 sekunder samt 20 km/h.

Under huven hittar vi samma V8:a som hos 488 GTB. En motor som bland annat vi på Teknikens Värld har röstat fram till Årets Motor – tre år i följd. Här är den dock förfinad och ger 720 hästkrafter mot tidigare 670. Det maximala vridmomentet har höjts från 760 till 770 newtonmeter. Det är Ferraris starkaste V8 någonsin (specialbyggen ej medräknade) och har ett effektuttag på närmare 185 hästkrafter per liter. Det är samma siffror som för 488 Pista, en bil som vi körde redan som förseriebil.



Även designmässigt lånar F8 Tributo från 488 Pista – nog påminner frontpartierna om varandra även om designen på den nya bilen är mer återhållsam. Luftkanalen som leder från stötfångarens nederkant upp till huven, en så kallad S-duct, ökar bilens marktryck (downforce, om du så vill) med 15 procent.

Totalt har bilen tio procent bättre aerodynamiska egenskaper än 488 GTB, vilket även kan tillskrivas bakdelen som omfattar designelement som blickar bakåt i Ferraris i år 80 åriga historia. Räfflorna i bakrutan är inspirerade av 1980-talsikonen F40 (börjar bli tjatigt men vi har även kört den bilen) och greppet med dubbla runda baklampor är ett signum från förr och ska föra tankarna till 308 GTB från 1975.

Invändigt hittar vi en mindre ratt än tidigare och inredningen i stort både skiljer sig och känns igen från föregångaren men är nydesignad. Noterbart är de runda fläktutblåsen som följer samma design som i GTC4Lusso. Gissa vad? Vi har kört den bilen också.

Körprogrammet FDE+ kommer hos F8 Tributo i en ny version och centralt invändigt hittar vi en sjutums pekskärm – på passagerarsidan.

Ferrari F8 Tributo täcks av den 5 mars under Genèvesalongen.





[GALLERI](#)
[Ferrari F8 Tributo](#)
[7 bilder](#)

Feber

4. Audi hyllar V10:an med specialversion av R8

Av Bobby Green 2019-03-01 kl 17:30

V10:an som Audi och Lamborghini använder är rätt så härlig. Nu vill Audi hylla motorn och man gör det genom den här specialversionen av modellen R8 som man kallar för R8 Decennium. Den erbjuds endast som coupé och 222 stycken kommer att byggas.



Det man får för de 222.000 euros bilen kostar är en exklusiv Daytona Gray-lack, 20-tummare i matt brons och insugskåpor som matchar detta. Frontläppen, sidokjolarna och diffusorn är alla lackade i blanksvart. Luftintagen på sidorna och backspegelkåporna är i klarlackad kolfiber. Insidan går i svart och har förutom diamantstygn på stolarna även här inslag av kolfiber. Sen är även hela bilen fylld med Decennium-plaketter så att du inte glömmer av att du sitter i en specialare.

Bilen utgår från den vassaste R8:an som erbjuds vilket innebär att V10:an som är på 5,2 liter lämnar 620 hästar och 580 newtonmeter i vrid. Det räcker för att ta sig från stillastående till 100 km/h på bara 3,1 sekunder. Toppfarten ligger på 331 km/h.

De första kunderna ska få sina bilar nu i vår.



5. Subaru återkallar 2,3 miljoner bilar

Mattias Rabe

1 mars 2019

Ett problem med en bromsljuskontakt hos tre Subaru-modeller har upptäckts. Nu måste Subaru kontrollera nästan 2,3 miljoner bilar vilket betyder att återkallelsen är den största i märkets historia.



Japanska tidningen Nikkei rapporterar att Subaru har upptäckt ett problem med en bromsljuskontakt. Denna ska normalt aktiveras när föraren trycker på bromspedalen, men föroreningar kan leda till onormalt beteende vilket i sin tur kan leda till att motorn inte startar.

Till Dagens Nyheter säger Subaru Sveriges informationschef Thomas Possling att det rör sig om en kontakt som är vatten- och dammtät, men att silikonångor kan tränga sig in och störa ut bilens start/stopp-funktion.

I Japan har man upptäckt omkring 1 400 bilar som har problem med kontakten, men inga incidenter ska ha ägt rum.

– Och definitivt inte i vårt land. Berörda ägare i Sverige av dessa modeller kommer att under mars månad kontaktas för att få felet åtgärdat, ett ingrepp som tar någon halvtimme i anspråk. Givetvis utan kostnad för ägaren, säger Thomas Possling på Subaru Sverige till DN.

Enligt Nikkei rör det sig globalt om 2 268 841 stycken Forester och Impreza byggda mellan 19 september 2008 och 29 mars 2017.

Enligt Subaru Sverige berörs cirka 16 000 bilar i Sverige och då även modellen XV av årsmodell 2012 till 2017. I Sverige är det årsmodellerna 2014 till 2016 av Forester och 2012 till 2016 av Impreza som också ska åtgärdas.

Mattias Rabe

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

6. Golf och V60 tampas om förstaplatsen

Elias Andersson 1 mars 2019

Antalet nyregistreringar fortsätter att minska i kölvattnet efter den nya fordonsskatten. Det gör även kunderna som väljer att skaffa en ny dieselbil. Samtidigt ökar försäljningen av laddbara bilar med 52 procent, jämfört med samma period i fjol.



Inbromsningen på den svenska bilmarknaden fortsätter. Till stor del beror det på den nya fordonsskatt som trädde i kraft den 1 juli 2018. Den straffar törstigare diesel- och bensinbilar, medan snålare modeller belönas med bonus på upp till 60 000 kronor.

Som följd av det hamnade många av storsäljarna i det dyrare spannet, vilket gjorde att ett rekordstort antal svenskar passade på att köpa ny bil strax innan ändringen. Samtidigt har flera tillverkare haft svårt att leverera tillräckligt många el- och laddhybrider på grund av den nya testmetoden för utsläpp, WLTP. Därför upplever bilbranschen nu hur försäljningen mattas av, enligt statistik från branschorganisationen Bil Sweden. I februari minskade antalet nyregistreringar med 15 procent jämfört med samma månad 2018.

På toppen hittar vi i vanlig ordning Volvo och Volkswagen.

Tio mest registrerade modellerna **under februari 2019**:

1. Volkswagen Golf 1 720
2. Volvo S60/V60 1 446
3. Volvo S90/V90 1 306
4. Volvo XC60 929
5. Kia Niro 645
6. Volkswagen Tiguan 544
7. Mitsubishi Outlander 520
8. Skoda Kodiaq 459
9. Volkswagen Passat 446
10. Audi A6 432

Tio mest registrerade modellerna **hittills i år**:

1. Volvo S60/V60 2 673
2. Volvo S90/V90 2 515
3. Volkswagen Golf 2 490
4. Volvo XC60 1 725
5. Volkswagen Tiguan 1 383
6. Kia Niro 1 259
7. Mitsubishi Outlander 990
8. Volkswagen Passat 874
9. Volvo XC40 869
10. Toyota Yaris 773

Dieselbilar fortsätter minska

Sedan toppnoteringen 2012 har antalet sålda dieselbilar minskat kontinuerligt. Efter att ha varit det dominerande motorvalet hos svenskarna i nästan ett decennium blev bensinalternativen populärare under 2018. Det är en trend som fortsatt under det nya årets första månader.

– I februari hade bensinbilar en andel på 45 procent jämfört med 37 procent för dieselbilar. Dieslarna har sedan toppåret 2012 successivt minskat sin andel. Minskningen verkar dock ha planat ut på en nivå strax under 40 procent, säger Jessica Alenius, vice vd för Bil Sweden.

Laddbara bilar ökar

Något som däremot ökar är registreringarna av laddbara bilar, det vill säga rena elbilar och laddhybrider. I februari såldes det 52 procent fler än under samma månad 2018.

– Andelen laddbara bilar av de totala nyregistreringarna var tolv procent i februari i år jämfört med 6,7 procent i februari förra året. Var tredje laddbar bil i februari var en ren elbil, jämfört med knappt var femte i februari förra året. Vår prognos för andelen laddbara bilar för hela innevarande år är 13 procent. Sverige håller sig väl framme i ett internationellt perspektiv när det gäller introduktionen av laddbara bilar, säger Jessica Alenius.

Fem mest registrerade **laddhybriderna** under februari 2019:

1. Mitsubishi Outlander Plug-In Hybrid 496
2. Kia Niro Plug-In Hybrid 324
3. Kia Optima SW Plug-In Hybrid 273
4. Volvo S60/V60 273
5. Volvo XC60 135

Fem mest registrerade **elbilarna** under februari 2019:

1. Renault Zoe 236
2. Kia e-Niro 163
3. Nissan Leaf 153
4. BMW i3 111
5. Tesla Model S 52

Sverige Europatrea

När siffrorna för 2018 summerades var Sverige på tredje plats i Europa sett till andel laddbara bilar, efter ettan Norge och tvåan Island. Nu tror Bil Sweden att svenskarna kommer att skynda på omställningen till elektrifiering ytterligare.

– Vi har nyligen justerat upp vår prognos för antalet nyregistrerade laddbara bilar år 2020 och 2021 med närmare 10 000 bilar per år. Andelen laddbara bilar av nybilsregistreringarna väntas enligt den nya prognosen uppgå till 24 procent under 2020 och 30 procent under 2021, jämfört med 19 respektive 25 procent enligt den tidigare prognosen, säger Jessica Alenius.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

7. Udda bilar: Marcos TSO GT2

Peter Klemensberger 2 mars 2019

Inte ens med datorns hjälp kom framgången för nystartade Marcos. Hur många bilar som hann byggas är oklart.



Den brittiska bilindustrin är en skugga av sitt förflutna. I alla fall när det kommer till massproduktion av egna konstruktioner. En av de klassiska små överlevarna var Marcos som grundats 1959 och stannade i produktion 1998.

2002 plöjdes det plötsligt in pengar i märket från kanadensiskt håll. IT-miljonären Tony Stelliga såg till att fabrikens portar åter öppnades. De fick emellertid stängas då planerna var så omfattande att faciliteterna ansågs för omoderna. I stället hyrde man in sig hos Prodrive, en seriös aktör inom motorsport med både WRC och Formel 1på agendan.

Arbetet med modellen TSO började, den första Marcosbilen att utvecklas med datorteknik. Tony Stelliga var noga med att bygga vidare på den sportiga profil som Marcos byggt upp men lika noga med att sopa bort kitcar-stämpeln. Resultatet blev en förvånansvärt ren och modern design men skalet var fortfarande i glasfiber och under huven fanns en V8:a – dock inte Rovers som var på väg ur ur produktion utan LS-motorn från GM som presenterats under mitten av 1990-talet.





Bilen skjuter fram som en cyklist på rymmen från doping-kontrollanterna.

I nummer Teknikens Värld nummer 1/2006körde vi coupéversionen TSO GT2 (läs hela provkörningen här) och slogs av att den ur vissa vinklar påminde om Ferrari 250 GT från 1950-talet. Vi slogs även av hur lättkörd och smidig bilen var trots sina 475 hästkrafter fördelade på 1 170 kilos i tjänstevikt. Kopplingen var lättrampad och styrningen nästan lite väl direkt. 0-100 km/h klarades av på 4,2 sekunder och topphastigheten var 300 km/h.

LÄS MER: Udda bilar vi har kört

Summeringen löd att det var den bästa Marcosbilen någonsin och att den var full med karisma men att att målgruppen var tämligen smal. Men om du tyckte att Porsche var för vanlig så...

2007 drog man i handbromsen och Marcos gick i konkurs på nytt. Hur många TSO-bilar som hann byggas är osäkert, några källor nämner sju, andra tio. Sedan 2010 äger den walesiske tävlingsföraren Tony Brown rättigheterna och kör en Spirit 220 i hastighetsrekordsammanhang.



8. Här är roboten som parkerar din bil på flygplatsen

27 feb 2019

Parkeringsroboten är 100% elektrisk och helt självstyrande



FILM: https://www.expressen.se/tv/livsstil/allt-om-bilar-1/roboten-parkerar-din-bil-pa-flygplatsen/

9. TV: Volvos Polestar 2 veckans hetaste bilnyhet

Publicerad 1 mar 2019 12:28

En helt nu elbil från Volvos premiummärke Polestar. Det toppar förstås veckans bilnyheter. Men vi berättar också om en ny laddhybrid från Peugeot, som vi provkört, och elbilsversionen av nya Peugeot 208.



Vi avslöjar också varför utsläppen av växthusgaser ökade förra året och hur polisen ser på otyget med rattsurfning.

FILM: https://www.expressen.se/tv/livsstil/allt-om-bilar-1/har-ar-veckans-hetaste-bilnyheter-9/

VÄTGAS SVERIGE

10. Nya upphandlingskrav främjar vätgasbuss

2019-02-14

Nya upphandlingskrav på EU-nivå ska främja rena och energieffektiva vägfordon. Om sex år ska en fjärdedel av Sveriges bussar i stadstrafik vara elbussar med bränsleceller eller batterier.



De uppdaterade upphandlingskraven anger också att minst 45 procent av offentligt upphandlade bilar och lätta lastbilar i Sverige ska vara lågutsläppsfordon år 2025. Som lågutsläppsfordon räknas de som släpper ut mindre än 50 gram CO_2 per kilometer. År 2030 ska alla vara nollutsläppsfordon.

För offentliga bussar i stadstrafik ställs krav på att nära 25 procent ska vara elbussar med bränsleceller eller batterier. Enligt Svensk Kollektivtrafik omfattar dagens bussflotta omkring 5000 fordon.

Elbussar med bränsleceller som tankas med vätgas har lång räckvidd och snabb tankning vilket gör dem väl lämpade för kollektivtrafik. Enda utsläppet är rent vatten. Räckvidden för bussarna är tillräckligt för att tanka bussarna en gång per dygn, vilket görs när de parkerar för natten eller körs fram på morgonen. Vätgasen kan produceras på plats eller centralt för att sedan distribueras. Eftersom bussar har ett förutsägbart och kontinuerligt körmönster gör det att produktion på plats till exempel med hjälp av vatten och el kan optimeras på ett kostnadseffektivt sätt.

Tillverkare av vätgasbussar är Solaris, VDL, Daimler, Toyota och Van Hool.

Kina flyttar subventioner från batterier till vätgas

11. Därför har Volkswagens fantastiska reklam gått till historien

Av Erik Söderholm, Publicerad 2017-09-22 15:45, uppdaterad 2018-01-09 09:29

När Bubblan skulle lanseras för första gången i USA gjordes det med en hyllad reklamkampanj som har gått till historien – och som känns modern än idag. Hur det gick till presenteras i en intressant dokumentärfilm.

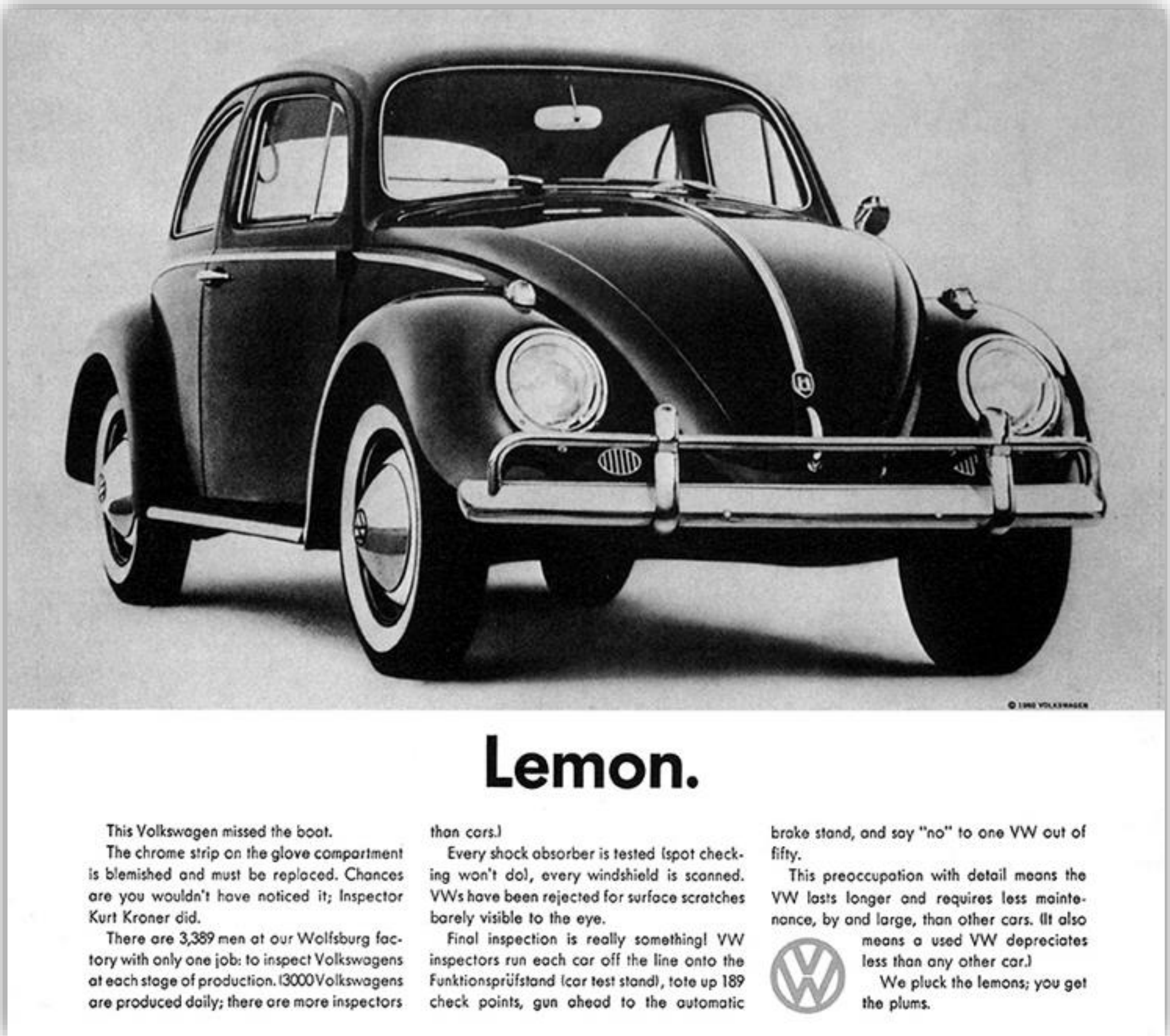


Det var ingen lätt uppgift som reklambyrån tog sig an när den lilla Bubblan skulle locka amerikanska bilköpare, som var vana vid enorma fenor och mullrande V8-motorer. Och sedan hade ju Bubblan ett visst arv från Nazityskland som inte kunde tvättas bort...

Men reklammakarna tog till ett knep som många andra använt sedan dess: att spela på produktens "litenhet". Bubblan skulle locka bilköpare som vågade "tänka litet" och välja något annorlunda.

Vissa på reklambyrån ville inte alls marknadsföra bilen på grund av den tyska historien, men till slut tog sig reklambyrån an uppdraget. Första tanken var att "amerikanisera" bilen och göra något i stil med GM:s reklamfilm "See the USA in your Chevrolet".

Så blev det inte – och tur var väl det, för de annonser som skapades har gått till historien.



En av annonserna beskrev Bubblan på bilden som ett dåligt exemplar (en "Lemon"). Anledningen var att en kromdetalj på handskfacksluckan satt löst. Bilen nådde aldrig någon köpare på grund av det och på så sätt framstod Volkswagens kvalitetskontroll som pålitlig.

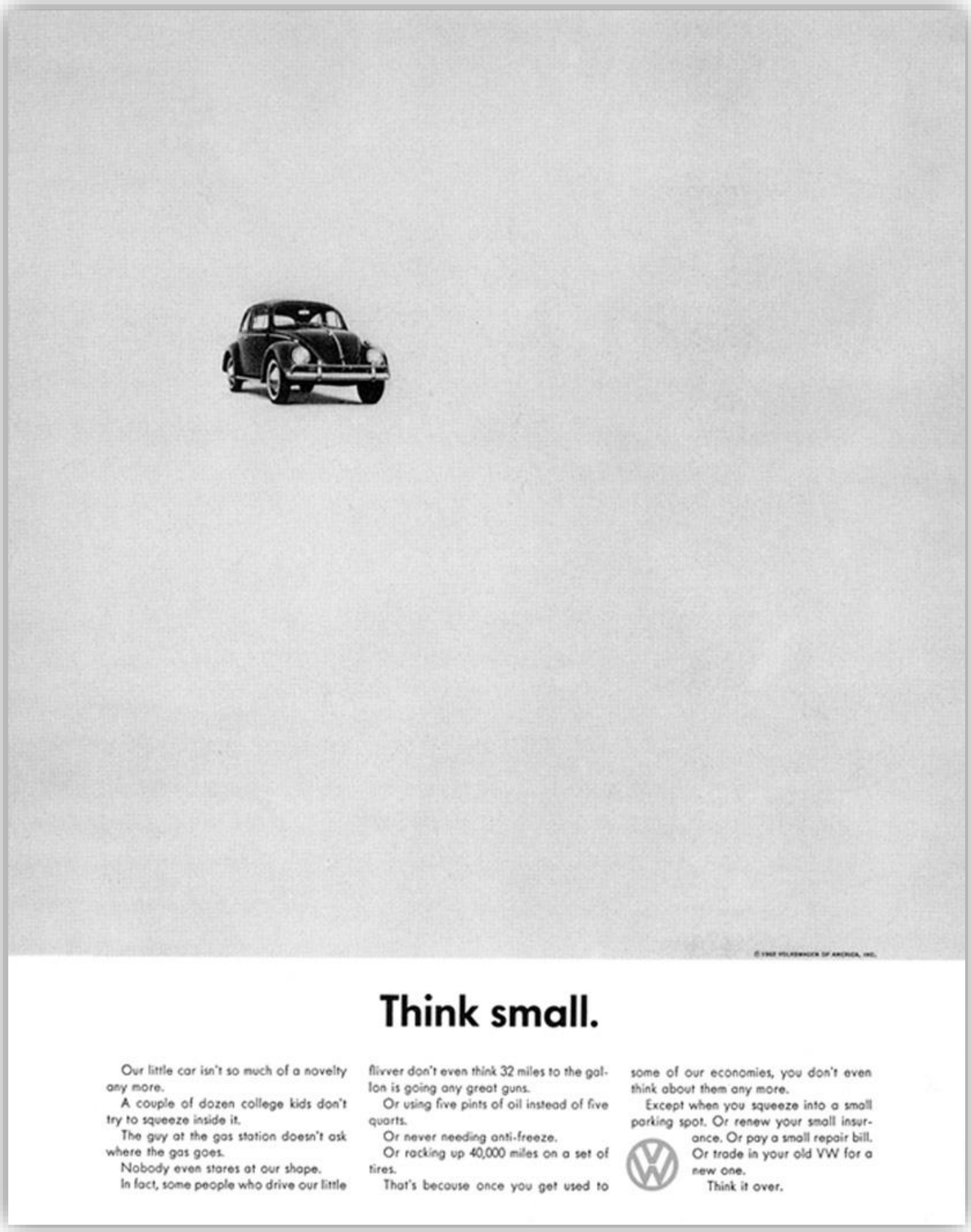
Filmerna som gjordes är också legendariskt bra. I en av filmerna frågar sig speakerrösten hur "mannen som kör snöplogen tar sig till snöplogen". På så sätt ville Volkswagen få Bubblan att framstå som en bra vinterbil.

FILM: https://youtu.be/ABcckOTVqao

I en annan film berättas historien om två grannar som båda hade 3.000 dollar att spendera. Ena grannen köper bara en bil. Den andra grannen köper ett kylskåp, en skivspelare, två tv-apparater, flera andra prylar – och en Volkswagen.

FILM: https://youtu.be/Lc70sM0ExlQ

"Jag tror inte folk fattade hur vulgära annonserna hade blivit vid den tidpunkten, och därför framstod en Volkswagenannons som fantastisk i ett magasin fullt av skräp", säger en copywriter i dokumentärfilmen.



"Alla bilannonser du ser idag ser i princip likadana ut. Bilarna filmas i samma vinkel, från samma höjd, allt är rent och oftast i något opersonligt stadslandskap. Annonserna är gjorda för att vara säkra, inte för att väcka anstöt, och för att locka massorna. Men det betyder att de inte har någon ärlighet", säger Joe Marcantonio, som gjort dokumentären om VW-reklamen, till Adweek.

Att annonserna ändrade spelreglerna i branschen beror framför allt på tre saker.

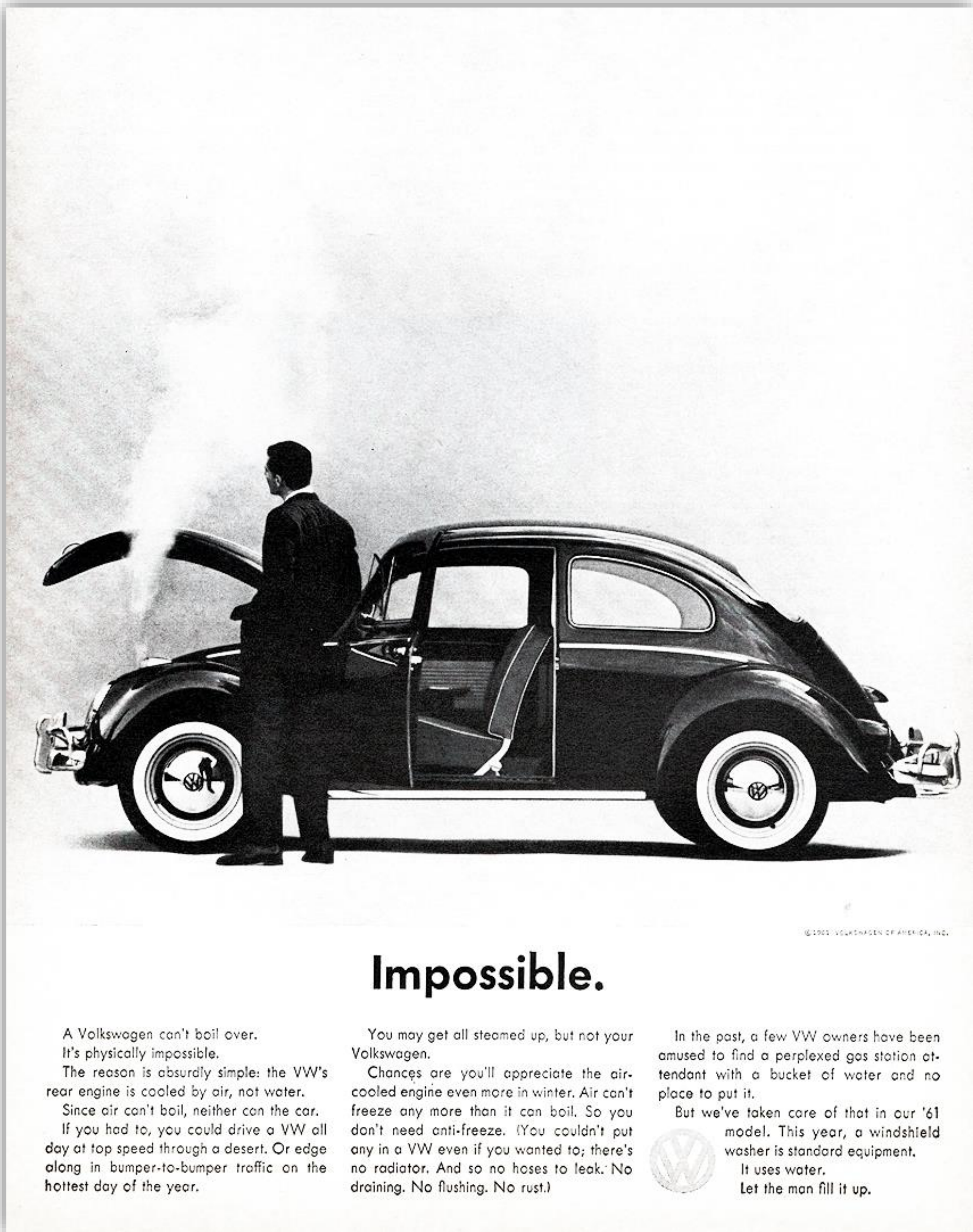
- **För det första var** annonserna fantastiskt simpla. De hade inga krusiduller, precis som bilen. Ofta utnyttjades inte hela annonssidan – bilen tog alltså mycket mindre plats än vad som fanns. Det var nyskapande.
- För det andra underskattade inte annonserna läsarna. De fick själva dra egna slutsatser och kände sig därmed smarta.
- **För det tredje gjorde** reklambyrån om det som vissa skulle beskriva som en nackdel med Bubblan (den var liten och fjantig) till en fördel (den var lättparkerad och annorlunda). En annan egenhet med Volkswagen jämfört med amerikanska bilar var att modellerna inte uppdaterades särskilt mycket genom de olika modellåren. Men det vändes istället till en fördel: då sjunker inte andrahandsvärdet så mycket!

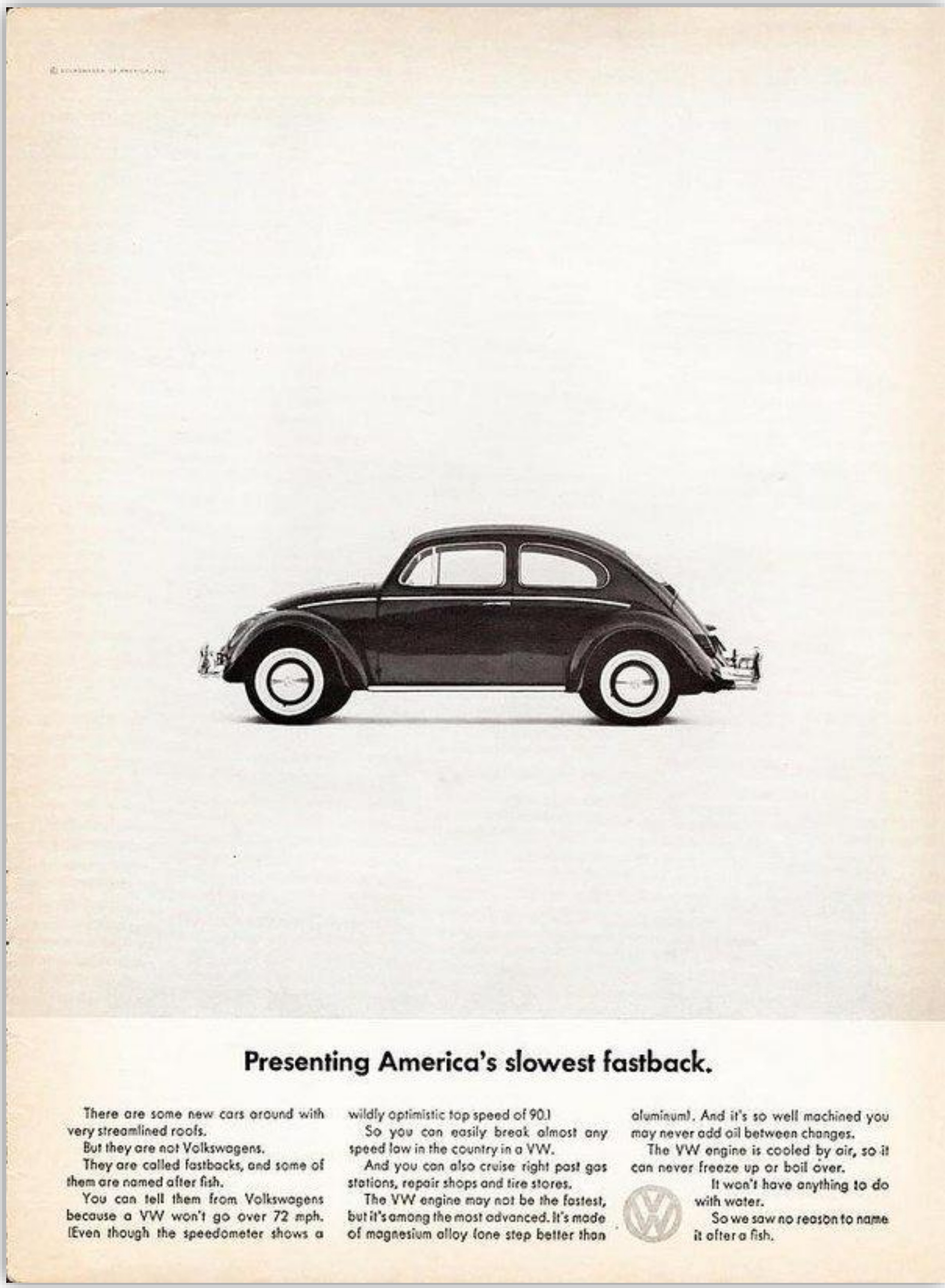
Kolla igenom dokumentären, som visar förbluffande många annonser som skulle funka lika bra idag.


Will we ever kill the bug?
Never.
How could we?
We brought the Volkswagen into the
rld, and gave it the best years of our life.
When people laughed at its looks, we
ped it make friends all over the world.
illion of them.
And we promised them that this was one car that would never go out of style (much less out of sight).
We won't deny that the bug's been changed. But not so you'd notice.
The 5,000-odd changes we've made since 1948 don't do a thing to the VW except make it work better and longer.
A few purists feel we kill the bug each time we improve it. But we have no choice.
We've got to keep killing the bug every chance we get.
That's the only sure way to keep it from dying.



I en annons beskrevs hur den lilla bilen "får ditt hus att se större ut",
och i en annan annons beskrevs hur bilen är lätt att putta om du skulle få soppatorsk.


Impossible.
A Volkswagen can't boil over.
It's physically impossible.
The reason is absurdly simple: the VW's rear engine is cooled by air, not water.
Since air can't boil, neither can the car.
If you had to, you could drive a VW all day at top speed through a desert. Or edge along in bumper-to-bumper traffic on the hottest day of the year.
You may get all steamed up, but not your Volkswagen.
Chances are you'll appreciate the air-cooled engine even more in winter. Air can't freeze any more than it can boil. So you don't need anti-freeze. (You couldn't put any in a VW even if you wanted to; there's no radiator. And so no hoses to leak. No draining. No flushing. No rust.)
In the past, a few VW owners have been amused to find a perplexed gas station attendant with a bucket of water and no place to put it.
But we've taken care of that in our '61 model. This year, a windshield washer is standard equipment.
It uses water.
Let the man fill it up.


Presenting America's slowest fastback.
There are some new cars around with very streamlined roofs.
But they are not Volkswagens.
They are called fastbacks, and some of them are named after fish.
You can tell them from Volkswagens because a VW won't go over 72 mph. (Even though the speedometer shows a wildly optimistic top speed of 90.)
So you can easily break almost any speed law in the country in a VW.
And you can also cruise right past gas stations, repair shops and tire stores.
The VW engine may not be the fastest, but it's among the most advanced. It's made of magnesium alloy (one step better than aluminum). And it's so well machined you may never add oil between changes.
The VW engine is cooled by air, so it can never freeze up or boil over.
It won't have anything to do with water.
So we saw no reason to name it after a fish.


It isn't so.
That winding key you've been seeing on some VWs is not standard equipment.
It's put there by proud Volkswagen owners, who go around telling their friends they get 40 miles on one winding.
That isn't quite true.
The correct figure is about 32 miles (regular driving), and it requires one gallon of gas.
Otherwise, the winder gives you a pretty good idea of how economical it is to own and operate a Volkswagen.
The VW engine in the rear is air-cooled. No water to boil over or freeze. No anti-freeze. No radiator expenses. No radiator.
Engine friction is so low that top speed and cruising speed are one and the same. A Volkswagen can run wide-open all day long without running up a repair bill. And it uses practically no oil between changes.
A VW costs $1,565* including heater. Leatherette upholstery is optional, and so are white walls, side view mirror and radio.
Outside of that, we can't think of anything else you might want.
Except possibly that winding key.

Som jämförelse: Cadillacs annonser var inte riktigt lika stilrena...





[Volkswagen firade 80-årsjubileum – eller 79 år – i all tysthet]



[Ännu fler roliga bilannonser – minns du?]



[Volvos bästa och fyndigaste annonser – kommer du ihåg?]



[Saabs bästa och fyndigaste annonser – kommer du ihåg?]

Klassiker

12. Långkalsonger eller inte!

Publicerad 2019-03-02, 8:00

Text Fredrik Nyblad

Det börjar kännas som vår i stora delar av Sverige. Behovet av långkalsonger finns inte längre. Men har man Volvo Original Bilvärme behöver man aldrig tänka på det - i alla fall enligt den här reklamfilmen från 1973.



FILM: *https://youtu.be/uQWd12tmRQ4*

Volvo den styvnackade svensken

Volvo på auktion

Kandidat #6 Volvo 142 GL 1972

Volvo 140 i USA 1972

Historien om Zeke del 2

Volvo Viking

18-årsbilen – Volvo 142

Volvo 145 Polis - så gick det till!

Volvo 140-serien 1967–74

Volvo 140 - först och sist!

Campingproffs

Älskade Volvo 145

Volvo den styvnackade svensken

Volvo på auktion

Kandidat #6 Volvo 142 GL 1972

Volvo 140 i USA 1972

Historien om Zeke del 2

Volvo Viking

13. Quiz: Ny utmaning – klarar du den här är du en riktig bilnörd

Av Pär Brandt, Publicerad 2018-11-10 10:29

Ni bad om det och här är vår nya quiz med riktigt kluriga frågor. Har du tolv rätt är du en sann bilnörd. Glöm inte att utmana polarna.



I vår nya frågesport blandar vi ämnena. Bilmodeller, historia, teknik, bilindustri och även trafik. Givetvis är det förbjudet att fuska, alla svar ska du ha i huvudet!



***STARTA**: [Quiz]*

14. Quiz: vad står på podiet?

Publicerad 2019-03-01, 18:00

Text Mårten Carlsson

KLASSIKERNÖTEN 381

Vi tittar på lite spännande nyheter från förr. De lite mer kända bilnyheterna och de där specialarna som bara dök upp på bilmässor. Hur många klarar du?



Starta quizet!



15. Grattis Ferrari Testarossa!

Publicerad 5 mars 2009

I dag när Tove och Tora har namnsdag hyllar vi Testarossa!



På 1950-talet hade Ferraris tävlingsbilar rödlackerade **kamaxelkåpor** och kunde därmed ges namnet **Testa Rossa.** Bilarna hade tre liter stora V12-motorer med 60 grader mellan cylinderbankarna och enkla överliggande kamaxlar. Motorerna trimmades hårt och Ferrari var först med att utan överladdning få ut en litereffekt på mer än **100 hk per liter**. Bilarna var mycket framgångsrika i slutet av 1950-talet och början av 1960-talet. 1964 ersattes motorn av en V12 med dubbla överliggande kamaxlar och Testa Rossa-epoken tog slut.

När namnet kom tillbaka 20 år senare skrev man ihop det till ett ord och så blev Ferrari Testarossa ett av världens mest kända namn. 1980-talsversionen blev en drömbil för en hel generation, i affischform uppnålad på pojkrumsväggar över hela världen.

När designhuset *Pininfarina* i början av 1980-talet började skissa på Ferraris nya **superbil** tog teamet med *Emanuele Niscosia* i spetsen givetvis sin uppgift på allvar. Men frågan är om de ens i sina vildaste drömmar kunde föreställa sig vilket genomslag de karaktäristiska luftintagen framför bakhjulen skulle få, och på vilket sätt. Ingen hade sett något liknande och Testarossa blev snabbt ett begrepp i bilbyggarkretsar.

Customträffarna fylldes av motivlackade Amazoner, Taunusar, V4:or och Golfar försedda med de iögonfallande gälarna längs sidorna, gärna i kombination med grön teddy och måsvingedörrar.

Luftintagen med de fem plåtslitsarna var faktiskt inte bara effektsökeri, utan ett resultat av de tekniska grundförutsättningarna. Testarossa som planerades ersätta Berlinetta Boxer, skulle i mycket bygga vidare på föregångarens mekanik.



Tävlingsbilen Ferrari Testa Rossa ...

Den plana **V12-motorn** på knappt fem liter skulle alltjämt vara placerad mellan bakaxel och cockpit och karossen skulle byggas runt en rörram. Växellådan skulle placeras under motorn, trots en del kritik mot att det gav högre tyngdpunkt. Men kylarpaketet skulle flyttas från fronten och den stora vattenkylare skulle ersättas av två mindre, placerade på varsin sida om drivpaketet. På höger sida skulle även oljekylaren få plats.

Fördelarna med detta arrangemang var flera enligt Ferrari, en av de viktigaste var givetvis att kylningen skulle bli effektivare. Dessutom blev lastutrymmet fram större, man slapp vattenledningar som passerade under förare och passagerare och man var friare i formgivningen av fronten. Men arrangemanget betydde också att viktfördelningen blev sämre (40 procent fram och 60 bak) och att karossen blev väldigt bred över baken, nästan två meter.

Två stora hål mellan dörrar och bakre hjulhus skulle alltså till och *Pininfarina* valde att istället för att dölja dem, basera hela designen på dem. Även fram fanns ett grillgaller men dess enda funktion var att leda kylluft till de främre bromsarna.

Hösten 1984, i samband med Parissalongen där Ferrari presenterat så många nya modeller, lanserades den nya bilen.

Världens snabbaste produktionsbil, hävdade Ferrari och angav en toppfart på 290+ km/h. Den som invände att *Lamborghini Countach* faktiskt var snabbare, fick mothugg. "Våra siffror stämmer, det gör inte deras". Därmed såddes fröet till en oändlig mängd debatter på skolgårdar och fikarum världen över.

En exploderande spekulationsekonomi av aldrig tidigare skådat slag och ett stort intresse för just bilar som investeringsobjekt gynnade Ferrari enormt. Även om det aldrig var fråga om någon begränsad upplaga handlades begagnade **Testarossa** som samlarobjekt och den som haft turen att få tag i ett exemplar kunde tjäna åtskilligt på att sälja den vidare när han eller hon tröttnat. Snabbt byggdes långa kölistor upp och handeln med kontrakt var minst lika inbringande som den med själva bilarna. 1989 väntade 420 personer i Sverige på en Ferrari, två år senare var den långa kön helt skingrad.

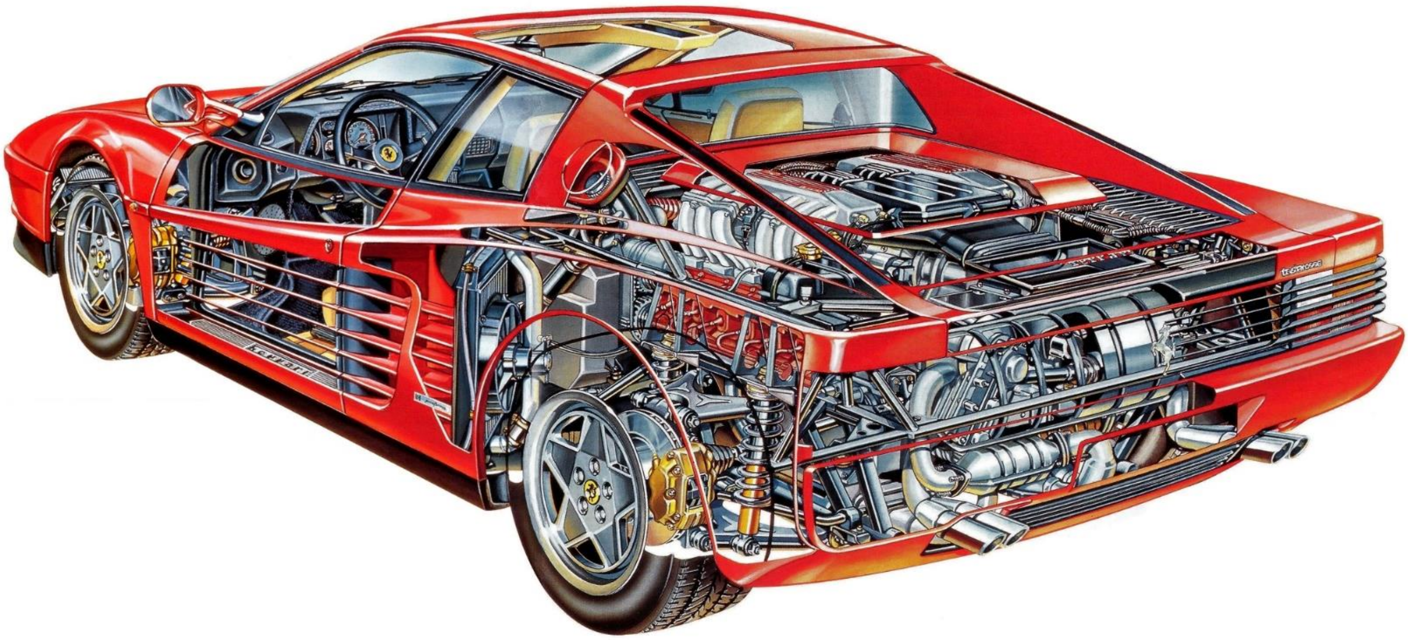
Modellen tillverkades av karossmakaren *Scagletti* och hölls tämligen oförändrad under de första sju åren av sin levnad. De första årsmodellerna hade bara en ytterspegel, högt placerad på dörrkarmen för att man skulle kunna se förbi sin breda häck. Senare gjorde lagkrav att Ferrari tvingades montera två speglar som dessutom flyttades ned till sidorutans nederkant.

Under 1991 bytte Testarossa namn till *512TR* och uppgraderades samtidigt på en rad punkter. Motoreffekten höjdes till 428 hk och toppfarten angavs till 314 km/h medan 0-100 km/h skulle avverkas på 4,8 sekunder, en hel sekund bättre än Testarossa.

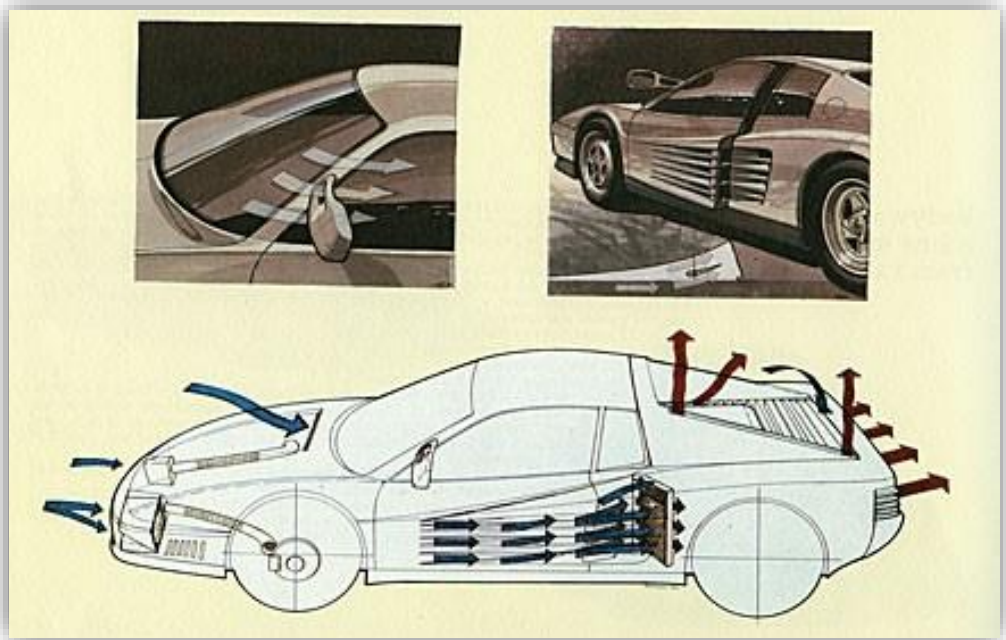
1996 tillverkades den sista bilen i Testarossa-serien, ersättaren hette 550 Maranello. Totalt blev det nästan 10 000 bilar, en i Ferrari-sammanhang nästan ofattbar siffra.



Designen dominerades av gallren på sidorna och i aktern.



Det tvistas om den 12-cylindriga motorn ska definieras som en boxer eller en v-motor med 180 grader mellan cylinderbankarna.



Gälarna på sidorna hade en praktisk funktion, bakom dem satt kylarna.

SLUT